

VAN RADERBOOT TOT EUROSTAR

ANDERHALVE EEUW BRUSSEL-LONDEN - 1e DEEL

door P. VANKEER

In ons tijdschrift van juni-augustus 1995 (24e jg. nr. 6-8) verscheen van de hand van ons bestuurslid Emile SMISSAERT een artikel getiteld "Het Internationale Treinverkeer vanuit Oostende tot 1914 : een bijdrage tot het "in kaart brengen" van een ingewikkeld gegeven". Aangezien de auteur over geen rotsvaste juiste gegevens beschikte na 1914 ging dit artikel dan ook niet verder. Het hieronderstaande artikel mag dus als een aanvulling beschouwd worden.

De redactie

1. Van het exploitatiebegin tot het einde van de tweede wereldoorlog

In 1846 (meer dan 150 jaar geleden dus) startte de Belgische Staat tussen Oostende en Dover een veerdienst met stoomboten die aangedreven werden door "schepraderen". De dienstregeling ervan is echter niet te achterhalen want in een spoorboekje van november 1848 staat alleen dat de "vertrekdagen en-tijdstippen vanuit Oostende zijn aangegeven in de stations" !

Wanneer we een kwarteeuw overslaan vinden we in het spoorboekje van oktober 1873 heel wat preciesere informatie. Er zijn twee dagelijkse verbinden Brussel-Londen, één overdag en één s'nachts.

Brussel Noord	07.20 s'morgens	04.58 's avonds
Oostende	A 09.52	07.30
	V 10.05	08.03
Londen Victoria	05.45 's avonds	06.30 's morgens

Op het einde van de eeuw meer bepaald op 01 juni 1897, meer bepaald op 01 juni 1897, telden we vier dagelijkse overvaarten Oostende-Dover

	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
Brussel Noord	02.21	03.15	08.24	09.00	11.30	20.55
Oostende-Kaai	A 04.41	04.50	10.05	10.39	13.11	22.48
	V	04.57		10.47	13.20	23.08
Dover	V	09.25		15.05	17.45	03.45
London Victoria	11.45			16.50	19.30	05.30

(1) 1e en 2e klas Keulen Oostende met slaaprijtuigen
(2) 1e en 2e klas Basel-Oostende met slaaprijtuigen
(3) Luxetrein Wenen-Oostende (slaaprijtuigen, salon en restaurant)

(4) 1e en 2e klas Basel-Oostende
(5) Luxetrein Nord Expres Berlijn-Oostende (slaaprijtuigen, salon en restaurant)

Het valt op dat de twee luxetreinen de as Brussel-Oostende berijden. Bovendien is er maar een klein tijdsverschil tussen de aankomst van de trein in Oostende-Kaai en de afvaart van de veerboot : zeven tot negen minuten ! Vermits men België verliet was er geen douanecontrole en werden ook

de paspoorten niet gecontroleerd. De stiptheid van de internationale treinen moet blijkbaar geen loos begrip geweest zijn ! Voorts dient opgemerkt dat tijdens de zomer van 1904, in de Wenen-Oostende twee keer per week een slaaprijtuig meeliep vanuit Constantza (aansluiting op de veerboot van Constantinopel) via Boekarest-Boedapest-Wenen, een tweede slaaprijtuig uit Karlsbad (vandaag Karlovy-Vary in Tsjechië) en een derde vanuit Triëste. Triëste behoorde toen nog tot Oostenrijk-Hongarije en was de haven vanwaaruit de pakketboten van de "Lloyd Triestino" diensten onderhielden naar het Oosten en het Verre Oosten. Vlak voor de "Grote Oorlog", op 1 juli 1914, zag de verbinding er als volgt uit :

	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Brussel Noord	08.06	08.46	11.37	13.13	20.40
Oostende-Kaai	A 09.52	10.29	13.12	15.01	22.26
	V	10.47		15.30	23.08
Dover	V	15.20		19.55	03.45
London Charing Cross		17.10		220.00	05.43

(1) Luxetreinen Wenen-Oostende-Express

(2) 1e, 2e en 3e klas Basel-Oostende met slaaprijtuigen

(3) Luxetrein Nord-Expres

(4) 1e, 2e en 3e klas Straatsburg-Oostende

(5) 1e, 2e en 3e klas Basel-Oostende

De snelste reistijd Brussel Londen bedroeg 8 uur 24 minuten. Deze dienst, die als gevolg van de vijandelijkheden opgeschort was geweest, werd in 1919 hervat, maar slechts één overvaart per dag

Dienstregeling op 15 juli 1919

Brussel Noord	10.20
Oostende Kaai	A 12.44
	V 14.00
Dover	A 18.00
	V 18.45
Londen Charing Cross	20.45

Die trein omvat afdelingen 1e, 2e en 3e klas Luxemburg-Oostende en Keulen-Oostende, met slaaprijtuigen van Keulen tot Oostende. Enkele jaren na de oorlog zijn er twee overvaarten per dag

Dienstregeling op 01 oktober 1924

	(1)	(2)
Brussel Noord	07.55	11.45
Oostende-Kaai	A 09.45	13.35
	V 10.30	14.15
Dover	V 14.45	18.40
London Victoria	16.30	20.25

(1) 1e, 2e en 3e klas Warschau-Berlijn-Oostende.

(2) Idem Boekarest-Oostende met slaaprijtuigen Istanboel-Oostende of Boedapest-Oostende afhankelijk van de dag

Met de terugkeer van vrede en welvaart verschijnen opnieuw de luxetreinen Nord-Expres en Wenen-Oostende-Expres; deze laatste rijdt slechts drie keer per week. De Internationale Slaapwagengesellschaft legt een nieuwe dagtrein in, samengesteld uit Pullman-salonrijtuigen.

Bovendien vervangt de "Marine Belge" (= Belgisch Zeewezen - een officiële Nederlandse benaming heeft die instantie nooit gehad) haar oude raderboten door schepen met schroefaandrijving : deze zijn moderner, sneller en comfortabeler.

Dienstregeling op 2 oktober 1932

Brussel Noord	08.50 (1)	09.18	12.46	13.21 (3)
Oostende-Kaai	A 10.26	10.46	14.35	14.48
	V	11.05		14.55
Dover	A	14.25		18.15
	V	15.00		18.47
Londen Victoria		16.42		20.30

- (1) Wenen-Oostende-Expres. Rijdt op woensdag, vrijdag en zondag. Neemt op woensdag, vrijdag en zondag de slaaprijtuigen mee van de Nord-Express Berlijn-Oostende.
- (2) 1e, 2e en 3e klas Basel-Oostende. Neemt op maandag, dinsdag, donderdag en zaterdag de slaaprijtuigen mee van de Nord-Expres.
- (3) Keulen-Oostende-Pulman Expres (Pullman-salonrijtuigen 1e en 2e klas)

In de zomer zorgt de "Marine belge" voor een nachtelijke overvaart. Tijdens de zomer van 1939 verliep de dienst vanaf 1 juli als volgt.

Brussel Zuid	22.00(1)	23.00(2)
Oostende Kaai	A.23.15	00.15
	V	01.00
Dover	A	05.00
	V	05.35
London Victoria		07.20

- (1) behalve op zon- en feestdagen
- (2) op zon- en feestdagen

Voor de tweede wereldoorlog beschikte de "Marine belge" over zeven pakketboten (waarvan de modernste de "Prince Baudouin" was). Er werden excursiebiljetten aangeboden tegen verminderde prijs en zonder paspoortverplichting, om het grote publiek ertoe aan te zetten een korte reis naar Engeland te ondernemen. In die jaren kort voor de oorlog verschijnt ook een concurrerende dienst ten tonele, nl. de Brussel-Calais-Pullman Expres. Die trein bestond uit een Pullman-rijtuig 1e klas, een Pullman-rijtuig 2e klas en een slaaprijtuig Berlijn-Calais dat in Brussel van de Nord-Expres was overgenomen. Tot op het einde van de winterdienst 1938-39 reed die exprestrein volgens de onderstaande dienstregeling :

Brussel Noord	09.03
Calais	A 12.00
	V 12.05
Dover	A 13.20
	V 13.45
London Victoria	15.30

Met die verbinding kon men ruim een uur vroeger in Londen aangekomen dan via Oostende. We moeten nog aanstippen dat de overstaptijd in Calais slechts vijf minuten bedroeg...Om van te dromen !

Op 15 mei 1939 werd die trein vervangen door een expres met afdelingen 1e, 2e en 3e klas, alsook een restaurantrijtuig en het slaaprijtuig Berlijn-Calais. Het vertrek uit Brussel-Noord werd vervroegd tot 08.38, terwijl de aankomst in Victoria ongewijzigd bleef om 15.30.

Voor de volledigheid vermelden we nog het bestaan van een dienst Brussel-Londen via Antwerpen-Harwich, geëxploiteerd door de nachtpakketboten van de "London and North Eastern Railway. De NMBS zorgde voor een speciale trein die in Antwerpen-Zuid-Kaai aankwam, nabij de ligplaats van het schip.

Dienstregeling op 15 mei 1939

Brussel-Noord	18.50 (1)
Antwerpen (aanlegsteiger	A 19.34
	V 19.45
Harwich	A 06.15
	V 07.00
London Liverpool street	08.38

(1) behalve op zondag bij vertrek uit Brussel

Op die verbinding kon men een rustige nacht doorbrengen in een van de comfortabele hutten van de pakketboot; Het overvloedige "breakfast", typisch "British", werd geserveerd aan boord van het restaurantrijtuig tussen Harwich en Londen. De reizigers arriveerden uitgerust, klaar voor een dag werken of de toerist uithangen.

Bovendien waren er vanuit Harwich uitstekende verbindingen naar de steden in het oosten en noorden van Groot-Brittanië, zonder langs Londen te passeren. Tot slot was er nog een andere dienst, van 1 juli tot 10 september 1939, via Zeebrugge naar Harwich (vertrek Brussel-Noord 21.15, aankomst Zeebrugge 22.50, vertrek 23.10, vertrek Harwich 06.15, aankomst London Liverpool Street 08.38)

Op 3 september 1939 zijn Frankrijk en Groot-Brittanië in oorlog met nazi-Duitsland nadat dit laatste Polen is binnengevallen. Alle diensten zijn opgeschort.

Vermits België zich neutraal opstelt, onderhoudt de "Marine belge" (dienstregeling van 18 november 1939) een beperkte dienst met 3 overvaarten per week : Oostende-Folkestone op maandag, woensdag en vrijdag; Folkestone-Oostende op dinsdag, donderdag en zaterdag. En in het spoorboekje wordt daarbij vermeld : "Voor de uren van de overvaarten en de tarieven dient men zich te wenden tot de voornaamste stations of het Bestuur van het Zeewezen, Wetstraat 90, Brussel.

Op 10 mei 1940 was België bezet.....

Bron

"Het Spoor" : maandblad van de sociale werken van het NMBS - Augustus 1998.